

## **Acta de la reunió del Grup del Transport Públic del Pacte per la Mobilitat de Barcelona**

**Dia:** dimecres 3 de febrer de 2021

**Hora:** 18.00 h

**Lloc:** <https://ajuntamentbarcelona2.webex.com/join/salawebex.virtual16>

**Persones assistents:** 51

### Entitats assistents:

1. ACAVE, Martí Sarrate
2. Agrupament de Botiguers i Comerciants de Catalunya, Emiliano Maroto
3. AMB, Diego Fernández i Marc Iglesias (2)
4. ASTAC – Condal, Evaristo Magaña
5. ATM, Sergi Martínez-Abarca
6. Audica, Santi Canals
7. BR, Gerard Boadas i Jordi Fuster (2)
8. CCOO, José Manuel Jurado
9. CETOP, Francesc Xandri
10. COACB, Dolors Ruiz
11. Doymo, Miguel Àngel Moll, Juan Manuel Pérez i Esperanza Hernández (3)
12. Eixample Respira, Genís Domínguez
13. Etra Catalunya, Rafael Barnola
14. FECAV Mireia Ruiz i Albert Canals
15. Fundació Mutual de Conductors, Josep Corbella
16. Fundació RACC, Alba Rey
17. Generalitat de Catalunya, Cristina Pou
18. Gremi de Transport i Maquinària de la Construcció, José Carlos Romero
19. Institut Metropolità del Taxi, M. Teresa Carrillo
20. ISGlobal, Carolyn Daher
21. Nacex, Alejandra Pérez
22. PimeComerç, Miquel Àngel de Garro
23. Pla estratègic metropolità de Barcelona, Nel·la Saborit
24. PTP Jordi Porta
25. Renfe Rodalies de Catalunya, Mayte Castillo
26. TMB Gerardo Lertxundi, Josep Mension i Raúl Millán (3)
27. TRAM, Humberto López
28. Ubeejo, Juan Vallejo
29. Un Cotxe Menys-Bicicletes, Ester Boada
30. Uno Logística, Manuel Bejarano
31. Urbanfun Electric Movement, Xavier Oliva
32. Àlex Sánchez

### En representació municipal:

33. Rosa Alarcón, regidora de Mobilitat
34. Manuel Valdés, Gerència de Mobilitat i Infraestructures
35. Adrià Gomila, Direcció de Serveis de Mobilitat
36. Jesús Jiménez, Regidoria de Mobilitat

37. Maite Peris, Direcció de Comunicació
38. Carme Gibert, regidora de Mobilitat
39. Miquel Rusalleda, Direcció de Comunicació
40. Júlia Beltrán, Direcció de Comunicació
41. Muriel Giménez, Direcció de Comunicació
42. Lluís Cerdà, Direcció de Serveis de Mobilitat
43. Xavier Pérez Díaz, Mobilitat en el Territori
44. Maria Simeó, Direcció de Serveis de Mobilitat
45. Maria Assumpció Vilà, Sindicatura de Greuges

#### **ORDRE DEL DIA:**

1. Inversions en infraestructures de transport públic
2. Actuacions en l'espai públic de millora del transport públic
3. Iniciatives de TMB
4. Iniciatives de millora en el taxi
5. Torn obert de paraules

La regidora de Mobilitat, **Rosa Alarcón**, dona la benvinguda, agraeix l'assistència i explica que no s'ha fet cap sessió de transport públic durant el 2020 per causa de la covid-19 però que ha estat un any de molta feina i bones notícies pel que fa a la millora i l'oferta. Ha estat un any dolent des del punt de vista de la demanda del servei —al principi es va recomanar que no es fes servir el transport públic—, però s'ha fet un gran esforç perquè sigui un espai segur. Introdueix l'ordre del dia i presenta els ponents.

#### **1. Inversions en infraestructures de transport públic**

Pren la paraula el gerent de Mobilitat i Infraestructures, **Manuel Valdés**, que fa un petit recompte de les inversions més significatives que estan previstes en relació amb el transport públic en els propers anys.

La connexió del tramvia entre plaça de les Glòries Catalanes i Francesc Macià per la Diagonal. El projecte es posarà en marxa aquest any i es preveu que cap a la tardor del 2021 es puguin començar les obres. Ara s'està preparant tot el que és necessari per poder fer la licitació de les obres, que farà BIMSA. Hi haurà quatre noves parades de tramvia.

La reactivació de la construcció del tram central de la línia 9, durant molts anys aturada, entre Zona Universitària i La Sagrera, que ajudarà a la connexió horitzontal de la ciutat. La proposta de posada en servei és entre el període 2026-2029, però s'espera que amb les ajudes que han d'entrar el procés s'acceleri. Entre plaça de Lesseps i La Sagrera ja s'està excavant el túnel, i es podran activar les estacions en la mesura que es pugui econòmicament. Aviat començaran les obres de la nova estació de Mandri i s'espera que la Generalitat de Catalunya doni prioritat a aquesta actuació en els propers anys.

L'allargament de la línia 8 des de la plaça d'Espanya fins a la plaça de Gal·la Placídia que la Generalitat està desenvolupant. Actualment s'està treballant en una modificació de l'estudi informatiu i en el projecte constructiu per poder-lo tenir acabat aquest any. No és l'actuació més prioritària dins de la ciutat, però, en tot cas, estarà preparada per poder-la executar en algun moment i procurant el mínim impacte a la ciutat.

La connexió de la línia 4 entre La Pau i el gran intercanviador de La Sagrera-Meridiana. Fins ara no s'havia acabat perquè s'havia estat utilitzant el túnel d'aquesta actuació per fer el túnel de la línia 9, però un cop acabat aquest, ja es pot finalitzar l'obra. Ja s'ha encarregat l'estudi informatiu que es redactarà l'any que ve.

L'estació —gran intercanviador— de La Sagrera, que comprèn dues estacions (Sagrera i Sant Andreu Comtal) i que connecta l'alta velocitat, rodalies R1 i R2, a més d'un intercanviador

d'autobusos intern i un gran intercanviador de taxis, així com bicis i vehicles compartits, en superfície. S'estan executant moltes obres a bon ritme. Després s'ha d'urbanitzar l'accés i l'entorn de l'estació de Sant Andreu Comtal i recol·locar les línies de Rodalies. Es preveu que es posin en marxa el 2022. S'aprofitarà que les línies de l'R2 es col·locaran a la Sagrera, com s'ha fet amb l'R1, per posar en marxa aquesta estació.

El soterrament de Rodalies cap a Montcada i la connexió de Bifurcació d'aigües. Projecte de tres vies que permetrà entrar amb més capacitat a la ciutat. La bifurcació permet una diagonal per unir l'R2 amb Montcada Bifurcació. És una actuació petita però que estratègicament és molt important per augmentar la capacitat de Rodalies.

El Pla de Rodalies, que és el conjunt de totes les obres que es preveuen en 5 anys i que haurien de tenir un efecte molt favorable. Preveu una inversió 4.600 milions d'euros que permetran executar una sèrie d'actuacions per millorar la qualitat dels serveis i incrementar la capacitat, que és el que realment ajudarà en el proper quinquenni a l'augment considerable de la capacitat del sistema ferroviari per tal de poder generar una alternativa a la mobilitat privada i avançar cap als objectius del PMU.

## 2. Actuacions en l'espai públic de millora del transport públic

Pren la paraula el director de Serveis de Mobilitat **Adrià Gomila**, que explica un compendi de múltiples accions que s'han fet a l'espai públic i que han repercutit en la millora del transport públic. A través de dades de l'ATM, explica que l'oferta de transport públic (al principi de la pandèmia) es va reduir al principi al 50%, però que actualment està per sobre del 100%. Pel que fa a la demanda, ha estat sempre per sota de l'oferta, actualment hi ha una reducció d'entre el 40-50%.

Dins del període covid-19, s'han fet nous carrils bus, millores en carrils bus existents i algunes actuacions de millora en els accessos a estacions. S'ha fet en dues fases, la primera de juny-juliol i la segona de novembre-desembre. Recorda que totes aquestes actuacions es poden consultar públicament. Explica alguns exemples, com el carril bici de Creu Coberta, algun carril bus que s'ha segregat per reforçar el caràcter d'exclusivitat del transport públic, dobles carrils bus, més amplada en alguns trams, i la millora de l'accés de Sant Andreu Arenal amb la Meridiana i el de l'estació del Nord.

En tercer lloc explica els canvis que s'han fet en algunes línies urbanes durant el 2020: la nova línia 141, la reestructuració de la línia 75, transformant-la en la 175, i la millora en el recorregut de V27 i H16.

S'ha fet tota una anàlisi de línies supramunicipals per millorar tot el sistema metropolità i guanyar eficiència, ressituant les terminals i les estacions perquè aquest sistema pugui seguir creixent i minimitzar-ne l'impacte a l'espai públic, per exemple, la plaça de la Universitat.

El darrer tema que es tracta és el punt d'autobús a demanda que es va fer a Torre Baró i que ha tingut resultats satisfactoris. S'està treballant sobre com aplicar-ho en altres punts de la ciutat.

## 3. Iniciatives de TMB

Pren la paraula **Gerardo Lertxundi**, conseller delegat de TMB, per explicar que la situació del transport públic ha variat al llarg del darrer any per causa de la pandèmia. TMB (metro i bus) suposava el 59,4% dels viatges en transport públic del 2019. Ressalta els diferents municipis als quals dona servei el metro de Barcelona, que fa que hi hagi un punt de vista metropolità i que és imprescindible per donar un millor servei del transport públic.

A continuació fa un repàs de dades de demanda del transport públic: gener i febrer van ser mesos amb xifres històriques de demanda i es van projectar moltes iniciatives i millores contínues esperant créixer de manera permanent. A partir del març hi va haver una caiguda molt

important a causa de la pandèmia i, des de llavors, hi ha una oscil·lació durant la resta de l'any.

Aquesta caiguda del transport públic ha estat molt perillosa i s'hauria de fer tot el possible per recuperar la situació anterior. Durant la crisi, el servei ha continuat existint, tot i que amb uns índexs d'ocupació molt baixos, però no s'ha aturat. La caiguda al llarg de l'any ha estat d'un 47,1% al metro i d'un 45,8% al bus. Pel que fa a l'oferta del metro, durant aquesta fase de caiguda de la demanda, ha estat la més alta de la història.

S'ha fet un gran esforç de manteniment i tecnològic perquè no hi hagués aglomeracions i garantir la salut de tothom. Al bus també ha sigut important, però al metro més, sobretot la línia 1 i la 5, a les hores punta. La política de reforçar l'oferta de transport públic s'ha donat des de l'estiu fins ara i no com a altres llocs d'Europa on s'ha disminuït l'oferta per ajustar-se a la demanda. El bus està actualment al 100% d'oferta.

A continuació fa un repàs de les mesures preses contra la covid-19 pel que fa a la higiene (neteja, desinfecció, raigs ultraviolats, ventilació, evitar el contacte, etc.), el control de l'aforament, la informació, la senyalització i la protecció de la plantilla de treballadors (que estan molt exposats), aconseguint que l'espai del transport públic sigui un entorn molt segur, com demostren les dades globals. L'impacte de la covid-19 al transport públic de Barcelona ha resultat menor que en altres espais, i és un dels llocs amb menys contagis segons diversos estudis.

En els propers mesos, la flota d'autobusos incorporarà només vehicles ecològics i, en una gran part, d'emissions 0 (332 autobusos elèctrics per substituir els actuals, 206 híbrids de gas i biogàs i 46 autobusos d'hidrogen). També la construcció de la primera estació d'hidrogen d'ús públic on es podrà utilitzar hidrogen verd, no només en els autobusos de TMB sinó en qualsevol altra entitat que ho demani. Barcelona esdevé la primera ciutat d'Espanya que aposta per aquest combustible, i de les primeres d'Europa. Està planejat que el projecte tinguin finançament europeu i tingui un baix cost per a la ciutat de Barcelona.

La implantació d'autobusos elèctrics no és fàcil, calen elements de càrrega a les cotxeres i, alhora, suposa desenvolupar projectes de digitalització perquè hi hagi més control. Suposarà una revolució fins i tot per als operaris. També al metro cal una monitoratge digital per saber què passa dins.

Hi ha un projecte d'incorporació de nous trens al metro. En els propers mesos hi començarà a haver els nous trens, i al llarg dels propers anys hi ha un projecte ambiciós d'incorporar-ne 74 de nous.

També destaca l'objectiu d'eliminar tot l'amiant. Recorda que TMB és reconegut com el principal operador de transport públic que està abordant aquest tema amb una feina reconeguda internacionalment.

TMB està aprofitant el període de la crisi per plantejar nombrosos projectes des del punt de vista ambiental i tecnològic, i la digitalització és un dels grans projectes: vigilància, comptar passatgers, nous sistemes d'informació, manteniment digital, gestió digital de la flota, etc.

#### **4. Iniciatives de millora en el taxi**

Pren la paraula la regidora **Rosa Alarcón** per explicar que s'està treballant en un projecte d'innovació en el servei del taxi, que, tot i que no és un transport públic, sí que és un servei públic. Es vol digitalitzar la *mà alçada* a través d'una app pública des d'AMB Informació (s'espera tenir les primeres proves de cara a l'estiu d'aquest any) i incrementar el nombre de parades de proximitat per evitar la circulació sense passatgers per buscar nous clients (el 80% dels desplaçaments actuals), així com la creació de noves microparades. A més de la modernització del taxi, es volen reduir les externalitats que es generen al sector i s'està treballant amb noves funcionalitats de suport al taxista.

## 5. Torn obert de paraula.

**Rosa Alarcón** agraeix la presència de la síndica de Greuges de Barcelona **Maria Assumpció Vilà**, i **Mayte Castillo** de Renfe - Rodalies de Catalunya el desenvolupament del pla de Rodalies. **Miquel Rusalleda** explica la dinàmica del torn de paraula i obre el torn d'intervencions.

**Jordi Porta** en representació de la PTP, el qual agraeix la invitació i les explicacions, i agraeix la feina d'urbanisme que s'ha dut a terme aquests mesos per millorar la ciutat. Diu també que els ha costat molt aconseguir el document del PMU sencer per poder preparar al·legacions. Com a objectiu, com a PTP, reclama no només quedar-se amb la connexió del tram, sinó veure els corredors on hi ha molta saturació del bus i que s'estudiïn noves línies de tramvia d'aquests trams. Els preocupa que s'acabi de materialitzar la ubicació definitiva dels intercanviadors de busos interurbans i insisteixen en el nou carril bus de l'autovia B23.

**José Manuel Jurado** de CCOO, qui agraeix la feina feta per protegir els treballadors de TMB.

**Mireia Ruiz** de FECAV comenta que manca una visió a llarg termini respecte a la creació d'infraestructures (intercanviadors) per a busos interurbans.

**Dolors Ruiz** del COACB pregunta (per xat) si es tractarà la mesura que afectarà l'avinguda Diagonal i si està previst limitar aforaments en el transport públic per prevenir la covid-19 i garantir distàncies de seguretat entre usuaris.

**Juan Vallejo** d'Ubeejo pregunta si hi ha algun tipus de suport al *carsharing* (cotxe multiusuari), que elimina cotxes de la ciutat i impulsa que els usuaris utilitzin més el transport públic.

**Carolyn Daher** d'ISGlobal de Barcelona pregunta si hi ha més dades de l'estudi de sanitat de Barcelona de la covid-19 i el transport públic, i que s'ha de comunicar bé que no hi ha risc 0, però que el risc és molt baix. Comenta que són bones notícies les dades de la plantilla. També aporta que la pandèmia ha evidenciat la necessitat de seguir creant espai públic per a altres modes de transport actius i sostenibles i seguir distribuint aquest espai que ara tenim destinat majoritàriament per a vehicles motoritzats a favor de gent que vol caminar, anar en bici o altres vehicles de mobilitat personal.

**Àlex Sánchez** pregunta si hi ha algun pla d'electrificació del taxi.

En el torn de respostes, **Rosa Alarcón** explica que ampliaran els terminis per presentar al·legacions perquè són conscients que hi ha hagut problemes amb el PMU i que volen que tothom tingui temps de treballar-lo bé perquè és un projecte participatiu.

En relació amb els busos interurbans, explica que és bàsic que hi hagi un bon sistema d'estacions de busos interurbans que ara mateix no hi és. El model actual és inviable i ja s'ha començat a treballar-hi. S'ha fet un esponjament a la ronda de la Universitat. La solució definitiva passarà per les quatre grans estacions, la de la zona de la Diagonal es podrà definir (almenys de manera provisional); la de Sants acabarà desapareixent per col·locar-la cap a la plaça d'Espanya; el projecte a la Sagrera està vinculat a les obres de la seva creació, i a l'estació del Nord també s'hi ha de fer una reforma integral. Confia en els fons europeus, però com que és obra civil s'estan buscant maneres de finançar-lo perquè sigui una realitat en menys de 10 anys.

Pel que fa al nou carril bus de l'autovia B23, diu que hi està tothom d'acord però que encara no s'ha signat el conveni necessari.

També explica que des de l'ATM s'està impulsant un estudi propi de la xarxa metropolitana en aquest aspecte de la covid-19.

Tot seguit, **Gerardo Lertxundi** explica que és important el que s'ha fet per a la salut de ciutadans i de treballadors i agraeix el gran treball conjunt amb els treballadors-sindicats.

Respecte als aforaments en el transport públic, explica que hi ha hagut un gran debat a moltes ciutats sobre les limitacions, sobretot en els primers moments de la crisi, però que ara el debat ja no és aquest. Diu que no s'estan fent limitacions al transport públic enlloc per diverses raons. La utilització del transport públic està sent inferior al normal i l'oferta superior; per tant, les ràtios d'ocupació (controlades constantment) són molt més baixes que anteriorment.

Amb tot, no es pot evitar que en un moment puntual hi hagi més persones del que seria desitjable. També perquè les mesures de ventilació, aire condicionat, circulació d'aire i obertura constant al transport públic garanteixen que la circulació sigui constant i el risc sigui més baix que en altres llocs al carrer.

També explica que la mascareta és obligatòria en tot moment (no es pot menjar ni beure) i que els temps de trajecte acostumen a ser curts, un altre element favorable. Per tot això el transport públic no està sent un focus de contagis.

Respecte als estudis de l'impacte de la covid-19 al transport públic, explica que se n'han elaborat per part de diferents entitats al llarg del món i que tots ells venen a dir que el transport públic no és un focus de contagi.

Explica que a TMB no s'han fet estudis específics, però sí que en els primers moments de la pandèmia els preocupava molt la neteja dels espais, i que treballen constantment per optimitzar permanentment el sistema de neteja.

**Maria Teresa Carrillo**, de l'Institut Metropolità del Taxi, explica, pel que fa al tema dels aforaments, que, tot i que el taxi no és un transport massiu, s'ha de saber que el seient del costat del conductor no es pot ocupar per seguretat.

Respecte a l'electrificació del taxi: el 57% de la flota del taxi utilitza energies netes en l'actualitat, el dièsel anirà desapareixent, per tant: sí, existeix un pla d'electrificació, però ha d'anar acompanyat de les corresponents mesures que puguin aportar un cert finançament al professional del taxi perquè pugui posar en funcionament un cotxe d'aquestes característiques, més car que la resta.

Continua **Adrià Gomila** per explicar que als laterals de la Diagonal es consolidarà el desviament del trànsit en dues etapes: al febrer en determinats punts s'obligarà a girar a la dreta (excepte bicicleta i taxi) per dissuadir el volum de trànsit als laterals, i alhora garantir que qualsevol vehicle pot acabar arribant a qualsevol tram, com a la superilla de Sant Antoni actualment. En una segona fase es baixarà el carril bici dels separadors de trànsit cap a la calçada lateral per alliberar espai per als vianants, i eliminar el risc i el conflicte actual a les parades de l'autobús.

Explica que la informació del PMU estarà penjada a partir del dia 4 de febrer, i que tot i que per una qüestió jurídica hi ha una advertència que diu que a escala normativa no és oficial, el contingut és el mateix que el PMU oficial.

Per acabar, **Manuel Valdés** apunta que el document del PMU era tan gran que no es podia penjar en sistemes habituals. Pel que fa a compartir el vehicle, des de l'Ajuntament s'està treballant en aquesta línia: ja hi ha moto, bicicleta i aviat patinet, i en el cas del vehicle de *carsharing roundtrip*, és molt important que es pugui fer des de les zones on hi hagi aparcament fora de l'espai públic, perquè a escala de ciutat és la millor garantia per donar un bon servei. Aquest projecte s'ha deixat per més endavant a fi de prioritzar els altres vehicles, però està planejat abordar-lo.

**Rosa Alarcón** tanca la sessió a les 19.40 hores, agraint l'assistència i dient que hi ha molta feina per fer però que es continua avançant, el transport públic és la forma més equitativa de moure's per la ciutat.